iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10 (104)

październik 2016



WARSZAWA PRZYJAŹNIE MOBILNA

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy

Październikowy numer iZTM poświęcamy mobilności. Co to właściwie jest ta mobilność? Być może nie zdajemy sobie z tego sprawy, ale zagadnieniami mobilności zajmujemy się każdego dnia – decydując jaki środek lokomocji wybrać, jak dojechać do pracy czy na uczelnię. Mobilność w skali miasta to bardzo skomplikowane procesy i decyzje, poprzedzone długimi analizami.

Co jest najważniejszym sukcesem polityki transportowej miasta i co jest jeszcze do zrobienia? Jak sprawić, żeby mieszkańcy stolicy zrezygnowali z samochodu na rzecz komunikacji miejskiej? Na te i inne pytania odpowiada Mieczysław Reksnis, dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji, oraz Maria Przytulska, naczelnik Wydziału Analiz Programowych Biura Drogownictwa i Komunikacji.

Na politykę transportową wpływ ma każdy z nas. Wystarczy wziąć udział w konsultacjach społecznych projektu dokumentu „Warszawska polityka mobilności”. Jak to zrobić? Dowiecie się czytając iZTM. Myśląc jednak ekologicznie o mieście, w którym mieszkamy już dziś warto w codziennych podróżach po mieście postawić na transport publiczny, rower lub spacer.

Na koniec zapraszamy na spacer, na jeden z ciekawszych warszawskich placów – plac Grzybowski. Kiedyś był on ściśle związany z komunikacją szynową. Dziś pozostały tylko fragmenty szyn, które widać w asfalcie i ślad zaznaczony w nowej nawierzchni. To tu odbył się „Dzień pieszego pasażera” w filmie Miś. Czy plac zrobił karierę w kinematografii? Jaka była historia komunikacji miejskiej na placu i jak wygląda on dziś, dowiedzieć się można z tekstu „Tramwajem nad Dotleniacz”.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Wiktor Paul
Skład: Maciej Beister
Nakład: 10 205
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa
Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Umowa na budowę zachodniego odcinka metra podpisana

29 września podpisana została umowa na budowę zachodniego odcinka II linii metra – trzech stacji i tuneli na Woli. Wykonawca będzie miał 38 miesięcy na prace budowlane.

- Bardzo się cieszę, że druga linia metra dojedzie do kolejnych rejonów lewobrzeżnej Warszawy – mówi **Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent m.st. Warszawy** – *Mieszkańcy zyskają szybkie i wygodne połączenie z centrum miasta a tam, za pośrednictwem pierwszej linii, będą mogli sprawnie przemieścić się dalej*.

Wykonawcą jest wybrana w przetargu turecka firma Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş., kwota kontraktu wynosi 1.147.999.590,00 zł brutto. Czas budowy to 38 miesięcy. Ta firma, w konsorcjum z dwoma innymi, wybudowała centralny odcinek II linii metra, którym warszawiacy jeżdżą już półtora roku. Projektantem natomiast jest Biuro Projektów „Metroprojekt", które wygrało ogłoszony przez Metro Warszawskie konkurs.



Wola bliżej centrum

W głąb Woli metro pojedzie ze stacji Rondo Daszyńskiego. Będzie to ok. 3,4 km trasy Planowane stacje to: Płocka (C08) umiejscowiona pod ul. Płocką w rejonie skrzyżowania z ul. Wolską; Młynów (C07) planowana pod ul. Górczewską po wschodniej stronie wiaduktu kolejowego w rejonie ul. Soko-łowskiej i Syreny oraz Księcia Janusza (C06) pod ul. Górczewską w rejonie skrzyżowania z ul. Księcia Janusza. Będą tu także tory odstawcze i komora do zawracania. Dojazd ze stacji Księcia Janusza na ul. Świętokrzyską będzie trwał ok. 12 minut.

Po podpisaniu umowy wykonawca w ciągu miesiąca przejmie teren budowy, zatwierdzi projekty organizacji ruchu i rozpocznie wprowadzanie zmian w ruchu drogowym koniecznych do prowadzenia robót. Zamknięta będzie ul. Płocka przy Wolskiej, bo stacja metra (Płocka) będzie pod jezdnią. Kierowcy powinni liczyć się z utrudnieniami na ul. Górczewskiej - jedna ze stacji (Młynów) znajdzie się pod ulicą, kolejna (Księcia Janusza) zajmie przestrzeń pod połową szerokości ulicy.

Budowa na Targówku

Trwa już budowa przedłużenia II linii z Dworca Wileńskiego w kierunku północno wschodnim. Powstanie ok. 3,12 km trasy. Planowane stacje to: „Szwedzka" (C16) pod ul. Strzelecką po wschodniej stronie ul. Szwedzkiej; „Targówek" (C17) w okolicy skrzyżowania ul. Pratulińskiej z ul. S. Ossowskiego oraz „Trocka" (C18) w rejonie skrzyżowania ul. Pratulińskiej z Trocką. Również tutaj za ostatnią stacją znajdą się tory odstawcze i komora do zawracania. Umowę z wykonawcą podpisano 11 marca, prace w terenie rozpoczęły się w końcu kwietnia. Wykonawcą jest wybrana w przetargu firma Astaldi S.p.A. z Włoch, kwota kontraktu wynosi 1.066.741.483,79 zł brutto. Budowa potrwa 38 miesięcy.

Unijne pieniądze na metro

Władze miasta wystąpiły o dofinansowanie unijne dla projektu „Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II" z Działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Warszawa otrzyma dofinansowanie w kwocie ok. 1,826 mld złotych. Te pieniądze pójdą na rozbudowę II linii metra o trzy stacje w kierunku zachodnim (umowa na budowę podpisana właśnie dziś), trzy stacje w kierunku północno-wschodnim (budowa już trwa) a także na rozbudowę infrastruktury na Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty oraz zakup 13 fabrycznie nowych pociągów. Dofinansowanie pozwoli także na pokrycie kosztów prac projektowych kolejnych stacji II linii metra. Druga linia metra będzie dłuższa o trzy ostatnie stacje na północy II linii i dwie na odcinku zachodnim, których budowa ma się zakończyć do 2022 r. Metro Warszawskie ma już wybrane w konkursach koncepcje architektoniczne tych obiektów: konsorcjum Biura Projektów „Metroprojekt" z AMC Andrzej M. Chołdzyński przygotowało je dla części wolsko-bemowskiej a ILF Consulting Engineers Polska dla odcinka na Targówku.

Komunikacja miejska pełni kluczową rolę w systemie transportowym stolicy. To najczęściej wybierany środek transportu. Metro jest w Warszawie najszybszym i najsprawniejszym środkiem komunikacji. Pierwszą linią, która w całości działa od października 2008 r. dziennie jeździ ok. 500 tys. pasażerów. Pociągi na II linii metra rozpoczęły kursowanie 8 marca 2015 r. i dziś przewożą ok. 110 tys. pasażerów dziennie. Obydwie linie spotykają się na stacji przesiadkowej Świętokrzyska i dzięki temu metrem można dojechać do wielu miejsc w mieście. Po rozbudowie II linii w kierunku Targówka i Bemowa, metro będzie najszybszym i najwygodniejszym połączeniem tych dzielnic z centrum miasta, a po przesiadce na stacji Świętokrzyska – z południową i północną częścią lewobrzeżnej Warszawy. Metro stanie się znakomitym środkiem transportu nie tylko na co dzień do pracy czy szkoły, ale także w inne chętnie odwiedzane miejsca jak Centrum Nauki Kopernik, Trakt Królewski, Muzeum Pragi, Teatr Powszechny, Ogród Zoologiczny i Wisła - na lewym brzegu rzeki jedno z wyjść ze stacji CNK prowadzi wprost na Bulwary Wiślane, które zamieniają się w miejsce wypoczynku i rekreacji nad wodą warszawiaków.

Zapraszamy na „2+”

Miejsca „2+” na parkingach Parkuj i Jedź są już otwarte i czekają na kierowców, którzy zdecydowali się zabrać do samochodu pasażerów – do czego gorąco zachęcamy. Zostały one wyznaczone blisko wyjść z parkingów.

Nowe miejsca z oznakowaniem „2+” znaleźć można na parkingach P+R Anin, Wawer i Ursus Niedźwiadek. Na każdym z parkingów zostało wytyczonych pięć stanowisk.



Miejsca postojowe „2+” są przeznaczone dla kierowców podróżujących z co najmniej jednym pasażerem. Zarząd Transportu Miejskiego chce w ten sposób zachęcać do wspólnych podróży do parkingów Parkuj i Jedź. Korzyści z takiego wykorzystania samochodu jest sporo: oszczędności, ograniczenie emisji spalin czy mniejszy tłok na ulicach i parkingach. Już dziś warto zaprosić do swojego samochodu rodzinę, sąsiadów czy znajomych i wspólnie dojechać do komunikacji miejskiej.

Więcej osób podróżuje za darmo

1 października w życie weszły zmiany w systemie ulg taryfowych. Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów oraz do zakupu tańszych biletów komunikacji miejskiej zyskały kolejne grupy pasażerów.

Pierwszą nową grupą, która uzyskała uprawnienia do bezpłatnych przejazdów, są zasłużeni dawcy przeszczepów. Dokumentem poświadczającym uprawnienia jest legitymacja „Zasłużonego Dawcy Przeszczepu” wraz z dowodem tożsamości.

Uprawnienia uzyskali także umundurowani funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei. Ale ich uprawnienie obowiązuje wyłącznie w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej. Bezpłatnie z komunikacji miejskiej również mogą korzystać osoby kontrolujące czy kierowcy parkujący w strefie płatnego parkowania, wnieśli opłatę za postój. Oczywiście korzystać z tego uprawnienia mogą wyłącznie w trakcie czynności służbowych i tylko na obszarze objętym płatnym parkowaniem.

Do bezpłatnych przejazdów uprawnione są także dzieci własne osób prowadzących rodzinne domy dziecka i rodziny zastępcze. Dowodem uprawnień jest spersonalizowana Warszawska Karta Miejska wydana przez ZTM po okazaniu stosownego zaświadczenia wydanego przez Warszawskie Centrum Pomocy Rodzinie. Uprawnienie przysługuje im do końca września roku kalendarzowego, w którym skończą 21 lat.

Uprawnienie takie uzyskali także wychowankowie warszawskich Młodzieżowych Ośrodków Wychowawczych, Młodzieżowych Ośrodków Socjoterapii i Specjalnego Ośrodka Wychowawczego. Prawo do bezpłatnych przejazdów posiadają do końca września w roku kalendarzowym, w którym skończą 21 lat. Dowodem uprawnień jest spersonalizowana Warszawska Karta Miejska wydana przez ZTM po okazaniu zaświadczenia wystawionego przez stosowną jednostkę.

Wprowadzone zostały również zmiany dotyczące uprawnień do przejazdów z biletami ulgowymi. Prawo do ulgi 50 proc. uzyskały osoby mające status działacza opozycji antykomunistycznej lub osoby represjonowanej z powodów politycznych. Dokumentem poświadczającym uprawnienia jest stosowna legitymacja.

Trzeba również dodać, że wprowadzone zostały zmiany w uprawnieniach do ulgowych przejazdów dla uczestników studiów doktoranckich oraz uczniów i studentów zagranicznych szkół. Do końca września mogli oni korzystać z ulgi tylko w przypadku biletów długookresowych. Teraz mogą korzystać z ulg przy przejazdach z każdym rodzajem biletu z taryfy ZTM.

Uprawnienia do ulg są wgrywanie w Punkcie Obsługi Pasażerów na ulicy Żelaznej, od poniedziałku do piątku w godzinach 8.00-20.00.

Marki w pierwszej strefie

Marki dołączają do pierwszej strefy biletowej. Od 1 listopada mieszkańcy zapłacą mniej za bilety, a linie autobusowe zmienią swoje strefowe numery zaczynające się cyfrą 7 i 8.

Zarząd Transportu Miejskiego od dłuższego czasu prowadził rozmowy z władzami Marek w sprawie objęcia tego miasta 1. strefą biletową. Dziś przypieczętowała to swoją decyzją Rada m.st. Warszawy i od 1 listopada cały obszar Marek znajdzie się w pierwszej strefie.

Tego dnia nastąpi również zmiana numeracji linii autobusowych kończących trasy w Markach. Dotychczasowe linie strefowe, których numery zaczynają się cyframi 7 i 8 zostaną zastąpione przez linie zwykłe. I tak 718 zmieni się w 140, 732 w 240, a 805 w 340.

Włączenie Marek do pierwszej strefy to dobra informacja przede wszystkim dla pasażerów, którzy będą mniej płacili za bilety.



Za bilet miesięczny normalny na obie strefy mieszkańcy Marek płacą dziś 196 złotych (w ramach oferty „Warszawa+"). Od 1 listopada koszt miesięcznego biletu wyniesie 110 złotych. Bilet kwartalny kosztuje 482 złote. Po włączeniu do pierwszej strefy, mieszkańcy Marek zapłacą 280 złotych. Oznacza to, że osoby kupujące bilety miesięczne zaoszczędzą w skali roku 1032 złote.

Obecnie samorząd miasta Marki pokrywa 40 proc. kosztów funkcjonowania linii ZTM. Od 1 listopada będzie to 60 proc.

Bliżej do „Mordoru"

Nowa trasa linii 218 to krótsza droga do pracy dla osób pracujących na Służewcu. Zyskali również mieszkańcy nowych bloków w rejonie ulicy Konstruktorskiej. Dzięki uruchomieniu nowych przystanków autobusy są łatwiej dostępne, co znacznie skraca czas dojazdu do metra i innych linii komunikacyjnych.

Od 3 października, autobusy linii 218 kursują na nowej trasie. Autobusy ułatwiają dojazd do obiektów znajdujących się w rejonie ulicy Suwak i Domaniewskiej:

METRO WILANOWSKA – ... – Wołoska – Domaniewska – Suwak – Konstruktorska – Racjonalizacji – ... – KRÓLIKARNIA

Na ulicy Konstruktorskiej, Suwak i Domaniewskiej uruchomione zostały nowe przystanki:

- **OS. NOWY MOKOTÓW 51** przy ulicy Suwak za skrzyżowaniem z Konstruktorską;
- **OS. NOWY MOKOTÓW 53** przy ulicy Konstruktorskiej za skrzyżowaniem z Suwak;
- **SUWAK 53** przy ulicy Domaniewskiej za skrzyżowaniem z Suwak;
- **SUWAK 52** przy ulicy Suwak za skrzyżowaniem z Domaniewską;
- **DOMANIEWSKA OFFICE PARK 51** przy ulicy Domaniewskiej w połowie odległości między ulicami Postępu i Suwak w kierunku Postępu;
- **DOMANIEWSKA OFFICE PARK 52** przy ulicy Domaniewskiej w połowie odległości między ulicami Postępu i Suwak w kierunku Suwak;
- **PARK POSTĘPU 51** przy ulicy Domaniewskiej przed skrzyżowaniem z Postępu w kierunku Wołoskiej;
- **PARK POSTĘPU 52** przy ulicy Domaniewskiej przed skrzyżowaniem z Postępu w kierunku Suwak.



Tak było na Dniach Transportu Publicznego

17 września odbyły się Dni Transportu Publicznego. Trudno zliczyć atrakcje czekające na odwiedzających, którzy przyszli do zajezdni tramwajowej i autobusowej na ulicy Woronicza. Każdy chętny mógł zwiedzić niedostępne na co dzień miejsca, obejrzeć zabytkowy tabor, pojechać autobusem na myjnię czy zejść do kanału i przekonać się jak wygląda tramwaj od spodu.

To oczywiście nie wszystko. Obejrzeć można było pokazy driftu czy jazdy monster truckiem, który z łatwością miażdżył samochody osobowe. Niezwykle widowiskowy był pokaz skuteczności antyterrorystów, którzy odbili zakładników uwięzionych w autobusie.

Na DTP rozstawionych zostało wiele stoisk, wśród których nie mogło zabraknąć namiotu ZTM. Dla odwiedzających przygotowaliśmy wiele atrakcji w tym grę i koło fortuny. Każdy kto odpowiedział na dotyczące komunikacji miejskiej pytanie dostawał upominek. Nowością na stoisku ZTM była foto ramka w kształcie autobusu.

Zapraszamy do obejrzenia fotorelacji z imprezy.














MIEJSKIEGO
ZARZĄD TRANSPORTU




ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO



Warszawa przyjaźnie mobilna



fot. Biuro Drogowictwa i Komunikacji UM Warszawa

Co jest najważniejszym sukcesem polityki transportowej miasta i co jest jeszcze do zrobienia? Jak sprawić, żeby mieszkańcy stolicy zrezygnowali z samochodu na rzecz komunikacji miejskiej? O warszawskiej polityce mobilności mówią **Mieczysław Reksnis, dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji**, oraz **Maria Przytulska, naczelnik Wydziału Analiz Programowych Biura Drogownictwa i Komunikacji**.

Co uważają Państwo za największy sukces polityki transportowej miasta?

Warszawskie Badanie Ruchu, przeprowadzone w 2015 roku, pokazało, że podróżowanie po mieście transportem publicznym jest nadal dominujące. Przy ogromnym wzroście motoryzacji (w Warszawie na 1000 mieszkańców przypada ponad 600 samochodów osobowych) utrzymanie 30-procentowego udziału samochodu w podróżach jest naprawdę nie lada osiągnięciem. To jest niewątpliwie sukces transportu publicznego organizowanego przez władze Warszawy. Warto podkreślić, że również udział ruchu rowerowego pokonał próg jednego procenta i wynosi ponad 3 proc., co uważamy za ważny fakt świadczący o zmianie w sferze mobilności miasta, sprzyjającej przejściu od klasycznego modelu strategii transportowej do kompleksowego działania na rzecz wyboru transportu alternatywnego, bardziej przyjaznego dla ludzi i środowiska. Mówiąc wprost, zniechęcamy ludzi do korzystania z samochodu i namawiamy do przesiadki do transportu zbiorowego, chodzenia pieszo i do jazdy na rowerze, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej. Ogromny rozwój w ostatniej dekadzie sieci dróg, i to zarówno w mieście, jak i w kraju, zachęca do korzystania z samochodu. A mimo to liczba samochodów wjeżdżających do centralnej części Warszawy nie zwiększyła się, a nawet nieznacznie spadła.

Wiadomo, że mobilność w wielkim mieście jest nie tylko problemem Warszawy. Czy przy opracowywaniu warszawskiej polityki mobilności korzystali Państwo z jakichś sprawdzonych wzorców europejskich?

Korzystamy właściwie z własnych długoletnich doświadczeń. Uchwalenie w 1995 roku pierwszej polityki transportowej oraz Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne z 2009 roku zapoczątkowały zrównoważony rozwój transportu, czyli m.in. niepowiększanie ruchu samochodów w centrum, tak by nie zdegradować środowiska naturalnego i stworzyć mieszkańcom dogodne warunki życia. Dobrym przykładem, jeśli chodzi o zastosowane rozwiązania, jest dla nas Wiedeń ze względu na zbliżoną powierzchnię i liczbę mieszkańców. Bierzemy wzór z dobrych praktyk także z innych metropolii, choć czasami trudno porównać Warszawę z Londynem czy Paryżem, gdzie skala problemów, doświadczenia historyczne, poziom finansowania przedsięwzięć publicznych są zupełnie nieporównywalne. Krótko mówiąc, wzorujemy się na miastach, które weszły w politykę zrównoważonego rozwoju, i to nie tylko transportu, tworzenia smart city – miasta, które mądrze korzysta ze wspomagania technologicznego i technicznego na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców.

W dokumencie Warszawska polityka mobilności (WPM) podkreślono, iż wiele spraw (np. strefy parkowania, opłaty z tym związane) będą wymagały zmian ustawowych... czyli że ustawodawca decyduje w wielu wypadkach o rozwiązaniach w mieście, co na to samorząd Warszawy?

Generalnie uważamy od lat, iż samorządy miejskie powinny mieć większy wpływ na kształtowanie polityki transportowej na swoim terenie. Rok temu został zrobiony przez ustawodawcę pierwszy krok w oczekiwanym przez nas kierunku. Przyjęto dokument o krajowej polityce miejskiej, której głównym założeniem jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworze-



fot. R. Motyl, UM Warszawa

Wielu warszawiaków się cieszy, że wreszcie pomyślano o zwróceniu chodników przechodniom, którzy obecnie muszą je dzielić ze zbyt szybkimi rowerzystami i parkującymi nie zawsze prawidłowo samochodami...

W naszym biurze opracowaliśmy standardy kształtowania przestrzeni dla pieszych. Zostało określone, jak powinna wyglądać w pasie drogowym przestrzeń związana z ruchem pieszym, w szczególności dla osób z wózkiem, z małymi dziećmi, dla niepełnosprawnego, a także jakich materiałów należy użyć do realizacji takiej przestrzeni. Ważne jest, aby kształtowanie przestrzeni dla pieszych wiązało się z rozwojem społecznych i kulturowych funkcji ulic. Mamy nadzieję, że te standardy zostaną przyjęte przez władze miasta odpowiednimi zarządzeniami i wówczas każdy, kto będzie projektował przestrzeń dla pieszych, będzie musiał się do tych zarządzeń dostosować. Dla pieszego problemem jest samochód parkujący na chodniku, a to kwestia praktycznie nie do rozwiązania, bo kierowcy w zdecydowanej większości domagają się po wprowadzeniu zakazu parkowania na chodnikach udostępnienia, najlepiej za darmo, innego parkingu w zamian. A takiej możliwości, zwłaszcza w centrum, po prostu nie ma. Stawianie słupków jest powszechnie krytykowane, ale to jest jedyny sposób, żeby zachować chodnik dla pieszego. Inne miasta europejskie radzą sobie z tym problemem, bezwzględnie



nia miejsc pracy oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Koresponduje to z naszymi poglądami na ten temat. Pierwszy krok został zrobiony, liczymy na następne.

W wielu wypadkach dla realizacji celów WPM prowadzone będę na szeroką skalę konsultacje społeczne w ramach Warszawskiego Okrągłego Stołu Mobilności (WOSM). Jak Państwo oceniają tego typu formę kontaktowania się z mieszkańcami, czy jest ona najlepszym rozwiązaniem? Dlaczego działający poprzednio Warszawski Okrągły Stół Transportowy (WOST) nie spełnił oczekiwań?

No cóż, podczas obrad WOST na początku pierwszej dekady XXI w. nie istniały odpowiednie procedury i mechanizmy, które zmuszałyby władze miasta do realizacji przyjętych podczas obrad postanowień. Obecnie, przy funkcjonujących mechanizmach konsultacji społecznych, planowany przez nas proces Warszawskiego Okrągłego Stołu Mobilności będzie wpisany w te zasady i – mamy nadzieję – przyczyni się do uzyskania zgody społecznej na pewne zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców stolicy. Konsultacje są na pewno bardzo użyteczną formą kontaktu z mieszkańcami. Bardzo zachęcamy warszawiaków do współdecydowania o żywotnych problemach miasta, poszczególnych dzielnic czy osiedli, ale musi upłynąć jeszcze trochę czasu, byśmy stali się w pełni społeczeństwem obywatelskim. Niestety, czasami udział mieszkańców w takich konsultacjach jest niewielki, a przecież wszyscy jesteśmy odpowiedzialni za tworzenie przyjaznej przestrzeni miejskiej.

zakazując parkowania na chodnikach. W Londynie po 5 minutach parkowania w miejscu niedozwolonym służby miejskie odholowują pojazd na koszt właściciela.

Jakie problemy są obecnie najpilniejsze do rozwiązania?

Najpilniejsze jest uporządkowanie parkowania i zmiana zasad kształtowania przestrzeni ulicznej w centrum miasta. Oczywiście mamy tu na myśli przywrócenie przestrzeni publicznej pieszym i ograniczanie jej dla samochodów, a tym samym zmniejszenie przepustowości ulic w centrum. Towarzyszy tym działaniom stopniowy rozwój układu tras obwodowych, które przejmują ruch międzydzielnicowy i tranzytowy. Pod hasłem zmiany zasad kształtowania przestrzeni publicznej kryją się także nasze działania na rzecz powiększenia liczby przejść przez jezdnię w poziomie terenu. Sytuacja, jaka jest dzisiaj, wymaga zmiany, na przykład w centrum Warszawy, w Alejach Jerozolimskich czy na ulicy Marszałkowskiej, są za duże odległości do pokonania dla osób chcących przejść przez jezdnię. Jest to szczególnie uciążliwe dla osób starszych czy poruszających się na wózku inwalidzkim. Realizując tę ideę, przygotowujemy projekty przejść w poziomie jezdni, na przykład w rejonie dworca Warszawa Centralna i przez ulicę Emilii Plater. Priorytetem na pewno jest dalszy rozwój komunikacji publicznej. Obie linie metra przewożą dziennie ok. 700 tys. pasażerów. Jest to swoisty rekord, jeśli porównać to z miastami, które mają więcej kilometrów metra, a przewożą mniej pasażerów, jak Praga czy Budapeszt. Metro jest bardzo efektywne i dlatego władze miasta planują wydłużanie istniejących linii metra i budowę trzeciej. Ważne są również tramwaje i kolej. Generalnie szynowe środki transportu stanowią podstawę warszawskiej mobilności i na nich skupimy nasze działania. Nie zapominając oczywiście o unowocześnianiu transportu autobusowego. Zdajemy sobie sprawę, że trudno walczyć z utrwalonymi nawykami. Na pewno wielu mieszkańców nadal będzie wsiadać do samochodu zamiast do tramwaju, inni z kolei programowo będą jeździć na rowerze lub podróżować pieszo. Dlatego postanowiliśmy zaapelować do najmłodszych obywateli naszego miasta. Uzmysłowić dzieciom i młodzieży, że przyszłość Warszawy zależy praktycznie od nich. By dzięki atrakcyjnym formom edukacji zaczęły myśleć o środowisku, o jakości życia w mieście, o sąsiadach. Ważne jest również odpowiednie kształtowanie wielofunkcyjnej przestrzeni publicznej, by bliskość miejsca pracy, szkoły czy przedszkola zniechęcała do używania samochodu.

Dziękujemy za rozmowę

Źródło: Krajobraz Warszawski





Zostaw samochód w domu i zadbaj o środowisko naturalne

Autobus, tramwaj, metro, SKM –warszawska komunikacja oferuje wiele możliwości. Można też wybrać się na spacer po przyjaznych ulicach i przejechać się rowerem po gładkiej drodze dla rowerów. Najważniejsze to dbać o środowisko naturalne.

Projekt dokumentu „Warszawska polityka mobilności” jest podstawą jakościowej zmiany dotychczasowego podejścia do polityki transportowej Miasta. Większy nacisk zostanie skierowany na edukację, tak aby mieszkaniec Warszawy w podróżach po mieście częściej wybierał transport publiczny, rower lub spacer. Sprawność funkcjonowania transportu w mieście nie musi wiązać się z budową nowych ulic i obiektów. Problemy transportowe mogą być rozwiązywane także dzięki zmianom organizacji systemu transportowego i przyzwyczajeń jego użytkowników.

Tak jest

Zrównoważony rozwój jest od ponad 20 lat podstawą rozwoju systemu transportowego Warszawy. Wynika to przede wszystkim z Polityki Transportowej, która jest zapisana w strategicznych dokumentach Miasta. Jakości transportu zbiorowego w Warszawie wyraźnie się poprawia. Charakteryzuje się dziś dużą gęstością sieci oraz dostępnością przystanków, wysoką sprawnością transportu szynowego, dużą częstotliwością kursowania, niezawodnością, punktualnością, wysoką jakością taboru i coraz lepszym dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Od wielu lat w Warszawie realizowany jest bogaty program modernizacji infrastruktury transportowej - wymieniana jest konstrukcja torowisk tramwajowych i systemu zasilania, przebudowywane są przystanki i dworce kolejowe - oraz inwestycji, np.: budowa II linii metra, nowych tras tramwajowych, systemu parkingów P+R, zakupy nowoczesnych, niskopodłogowych i jednoprzestrzennych tramwajów. Wprowadzane są rozwiązania w organizacji ruchu zapewniające uprzywilejowanie naziemnej komunikacji miejskiej - wydzielone pasy autobusowe, torowiska tramwajowo-autobusowe, pierwszeństwo w sygnalizacji świetlnej.

Wyraźnie rośnie zainteresowanie pasażerów transportem kolejowym, zarówno w podróżach o zasięgu aglomeracyjnym, jak i coraz częściej w obrębie Warszawy, także dzięki możliwości korzystania ze wspólnego biletu na przejazdy w Warszawie i w dużej części sąsiadujących gmin.

Co chcemy w Warszawie zmienić?

Po blisko 20 latach realizacji pierwszej polityki transportowej i sześciu latach realizacji Strategii Transportowej pora na rozwój aktywnego i skutecznego zarządzania popytem na transport w mieście oraz aglomeracji. Wykorzystując doświadczenia z ostatnich lat i biorąc pod uwagę współczesne

wyzwania, realizowana będzie polityka zrównoważonej mobilności. Nowe podejście jest zbieżne z oczekiwaniami mieszkańców Warszawy, którzy chcą m.in. zapewnienia alternatywnych dla samochodu możliwości podróżowania po mieście - transportem zbiorowym, rowerem, pieszo, przekształcania ulic i placów w przestrzeń przyjazną dla niezmotoryzowanych, możliwości korzystania z otwartych, publicznych przestrzeni i aktywnego współuczestniczenia w życiu miasta. Wyzwaniem dla „Warszawskiej polityki mobilności” będzie konsekwentna realizacja przyjętych celów, utrzymanie wyznaczonych priorytetów, a także umiejętne ograniczanie dotychczasowego uprzywilejowania samochodów poprzez ograniczanie wskaźnika motoryzacji, limitowanie miejsc parkingowych czy zawężanie pasów ruchu. Wymagać to będzie budowania porozumienia społecznego wokół wspólnej idei miasta, w którym większe znaczenie, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej i centrach dzielnicowych, przypisuje się dobrym warunkom dla komunikacji pieszej, rowerowej i transportu zbiorowego niż dla ruchu samochodowego.

W jaki sposób?

„Warszawska polityka mobilności” będzie zachęcała mieszkańców do chodzenia pieszo, jeżdżenia rowerem i transportem zbiorowym oraz do ograniczenia korzystania z samochodów w codziennym życiu. Podejmowane kompleksowo działania będą dotyczyły m.in.:

- wspierania budowy ładu przestrzennego miasta, dzięki wykorzystywaniu mechanizmów planowania przestrzennego,
- zwiększenia roli transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego - rozwijanie spójnej i gęstej sieci tras i parkingów rowerowych, eliminacja barier i utrudnień, ułatwienia w ruchu,
- przekształceń przestrzeni publicznych i przywracania im ich społecznych funkcji m.in. przez realizację projektów rewaloryzacji ulic, placów i skwerów miejskich,
- dostosowania parametrów ulic do planowanych funkcji włącznie z ograniczaniem przestrzeni dla ruchu i postoju samochodów,
- określenia nowej – ograniczonej – roli samochodu w mieście,
- porządkowania zasad funkcjonowania parkowania, transportu ładunków, dostawy towarów, obsługi ruchu turystycznego.

Działania podejmowane w ramach „Warszawskiej polityki mobilności” będą sprzyjały rozwojowi nowoczesnego miasta, integrowaniu mieszkańców i budowaniu ich tożsamości, przy oszczędnym gospodarowaniu środkami publicznymi i w warunkach ochrony środowiska. Powodzenie realizacji „Warszawskiej polityki mobilności” będzie wymagało:

- zmiany podejścia ze strony wszystkich uczestników procesu planowania, projektowania i zarządzania systemem transportowym - planistów, projektantów, władz samorządowych oraz mieszkańców – użytkowników systemu transportowego Warszawy,
- stosowania i egzekwowania przejrzystych zasad organizacji ruchu,
- szeroko zakrojonej akcji edukacyjno-informacyjnej przedstawiającej i wyjaśniającej problemy komunikacyjne miasta i możliwości ich skutecznego rozwiązywania, w celu uzyskania jak najszerszego poparcia dla planowanych zamierzeń.

O konsultacjach i polityce mobilności można przeczytać tutaj.

Jak można wpłynąć na politykę mobilności miasta? Wystarczy wziąć udział w konsultacjach społecznych projektu dokumentu „Warszawska polityka mobilności”. Konsultacje trwają do 10 października. Jest jeszcze czas na wyrażenie swojej opinii na temat tego dokumentu.

Uwagi można przekazać:

- **drogą elektroniczną:** mobilna@um.warszawa.pl
- **pocztą:** Biuro Drogownictwa i Komunikacji,
  ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa
- **osobiście:** Biuro Drogownictwa i Komunikacji,
  w dni robocze w godz. 08.00–16.00

Tramwajem nad Dotleniacz

Niewiele jest w Warszawie miejsc, w których możemy znaleźć ślady po przebiegającej dawniej linii tramwajowej. Niegdyś warszawskimi tramwajami można było przejechać trasą z osiedla Młociny (leżącego za terenami huty) do Wilanowa. Wybrać się na niedzielną wycieczkę do podwarszawskiego Okęcia czy Boernerowa. Szynami tramwajowymi pokryte były też ulice przedwojennej Dzielnicy Północnej. Torowiska znikały z warszawskich ulic z różnych powodów. Najczęściej ustępowały miejsca rozbudowie dróg, na których pojawiało się coraz więcej samochodów i autobusów, uważanych kiedyś za nowocześniejszą alternatywę wobec przestarzałych i powolnych tramwajów. Wybierzmy się więc w podróż do jednego z warszawskich zakątków, po którym tramwaje dziś już nie jeżdżą. Miejsce to odgrywało istotną rolę w funkcjonowaniu powojennej Warszawy. Było też częstym tłem filmów, których akcja rozgrywała się w stolicy.

Na placu Grzybowskim do dziś zachowała się część dawnego torowiska tramwajowego. Fragment jego śladu odtworzono też w układzie płyt chodnikowych.

Od połowy XVII do końca XIX w. mieścił się tu plac targowy. Obecny plac Grzybowski tętnił życiem - był częścią ważnego traktu łączącego północną i południową część miasta, budowano przy nim wielkomiejskie kamienice, a w 1861 roku rozpoczęto wznoszenie obec-nego kościoła pod wezwaniem Wszystkich Świętych. Już w 1882 roku można było dojechać tu konnym tramwajem – biegła tędy linia łącząca plac Teatralny ze stacją towarową Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej przy ulicy Towarowej, zlokalizowaną na północ od dzisiejszego placu Zawiszy i przystanku kolejowego Warszawa Ochota. Rok później warszawiacy mogli dotrzeć stąd tramwajem m.in. na plac Zamkowy, Powązki czy na plac Muranowski. W szczytowym okresie linie tramwajowe, na długo przed II Wojną Światową, przecinały plac Grzybowski w czterech kierunkach. Po wojnie, w ramach przekuwania warszawskich torowisk z szerokiego (1520 mm) na normalny rozstaw torów (1435 mm), pozostawiono tylko jeden, skromny „ogryzek" torów, łączący plac z ulicą Marszałkowską przez ulicę Królewską. Na placu w latach 50. XX wieku rozpoczynały swój bieg tramwaje linii 17, a później 24bis. W późniejszych latach pętla była wykorzystywana wyłącznie awaryjnie, bądź w celach technicznych. Brak liniowej obsługi nie oznaczał

Źródło: YouTube



Kadr z filmu „Piątka z ulicy Barskiej" z 1953 roku, reż. A. Ford. Tramwaj przejeżdża obok wylotu ul. Próżnej

jednak, że plac był komunikacyjnie martwy. Miał swoje drugie, filmowe życie.

W kolejnej serii artykułów chcielibyśmy przybliżyć historię miejsc, które zapisały się w pamięci jako miejsca akcji bardziej lub mniej znanych polskich filmów.

O ile większość warszawiaków może nie pamiętać osób oczekających w tym miejscu na odjazd tramwajów, to z pewnością gros z nas pamięta obchody Dnia Pieszego Pasażera z filmu „Miś" z 1980 roku. Tramwaje stanęły w tym miejscu z powodu awarii. Dla zaskoczonych niedogodnością pasażerów zorganizowano festyn, który

miał „umilić" im czas oczeki-wa-nia na usunięcie awarii. Prezenter zachęcał: „korzystając z okazji, bo w końcu awaria to też jest jakaś okazja, aby naszym pasażerom, ludziom dobrej roboty, bo są nimi przecież, zaprezentować do czasów usunięcia awarii artystyczny program". W filmie możemy zobaczyć tramwaje stojące nie tylko na pętli, ale również na ulicy Królewskiej – przyglądamy się im, gdy Ryszard Ochódzki, główny bohater filmu wychodzi z bloku z paszportem zdobytym dzięki pomocy swojej kochanki, Aleksandry Kozeł.

Źródło: YouTube



Kadr z filmu „Nie lubię poniedziałku" z 1971 roku, reż. T. Chmielewski. Tramwaj linii 13 skręcił właśnie z pl. Grzybowskiego w ul. Królewską

W pełnym tramwajowych i autobusowych akcentów filmie „Nie lubię poniedziałku" z 1971 roku, w bezpośrednim sąsiedztwie placu Grzybowskiego, rozgrywa się pewna dramatyczna scena. Do tramwaju linii 13 (numer ukochany przez S. Bareję, choć w tym przypadku reżyserem filmu był T. Chmielewski), który zmierzał w kierunku Koła (linia ta nigdy planowo nie kursowała na plac Grzybowski) wskakuje biały piesek starszej pani. Kobieta oprowadza Włocha, głównego bohatera filmu, po Warszawie: „To był taki mały, odrapany domeczek, a musztarda była znakomita. A to, proszę Pana, taki piętrowiec – 16 pięter porobili. A dzieciaki siusiają do windy, bo mają daleko do domu. Proszę Pana, dawniej się szło spokojnie, przez jezdnię, nie było asfaltu, nie było hałasu...". W tej scenie, za plecami bohaterów, możemy zobaczyć stosunkowo nowe bloki osiedla Za Żelazną Bramą, fragment kamienicy stojącej przy placu Grzybowskim i zachowaną, przedwojenną latarnię-pastorał stojącą przy ulicy Granicznej. Sam tramwaj jedzie w kierunku ulicy Marszałkowskiej. W miejscu dzisiejszych biurowców po północnej stronie ulicy Królewskiej rosną wysokie, dorodne drzewa.

Do jadącego przez plac Grzybowski tramwaju próbuje również wskoczyć bohater filmu „Portfel" z 1970 roku. Nie wszystkie kursujące ówcześnie tramwaje miały automatyczne drzwi, więc próby wskoczenia do środka po ruszeniu lub jazda na tzw. winogrona były powszechne. Profesor „Kwiatek" odpada z pomostu, słysząc milicyjny gwizdek. „Dowodzik proszę, obywatelu" – zwraca się do niego przedstawiciel władzy, a do zbierających się gapiów wykrzykuje: „Rozejść się! Tu kawy nie sprzedają!". Samemu profesorowi daje pouczenie: „Wskakiwać do jadącego tramwaju w pańskim wieku? No! Żeby mi to było ostatni raz". Odjeżdżający tramwaj jest jeszcze starego typu (w 1970 roku po ulicach Warszawy kursowało ponad 800 wagonów 13N, czyli popularnych „parówek"), a na tablicy widnieje tablica z napisem „Gocławek". Oczywiście żadna z kursujących historycznie w tym miejscu linii nie miała takiego przebiegu i był to celowy zabieg lub niedopatrzenie ekipy filmowej. Trasa linii 24bis co prawda biegła na drugi brzeg Wisły, ale w 1956 roku kończyła się na pętli Wiatraczna.

Natomiast pierwszą filmową scenę z tramwajem na powojennym placu Grzybowskim możemy oglądać w „Piątce z ulicy Barskiej" z 1953 roku. Choć akcja filmu koncentruje się na budowie Trasy W-Z, to możemy w nim zobaczyć jak podróżujący tramwajami bohaterowie wysiadają na otoczonym gruzami placu Grzybowskim oraz perspektywę zachowanej ulicy Próżnej. W jednej ze scen widzimy wypełniony ludźmi przedwojenny wagon typu A przejeżdżający przez plac.

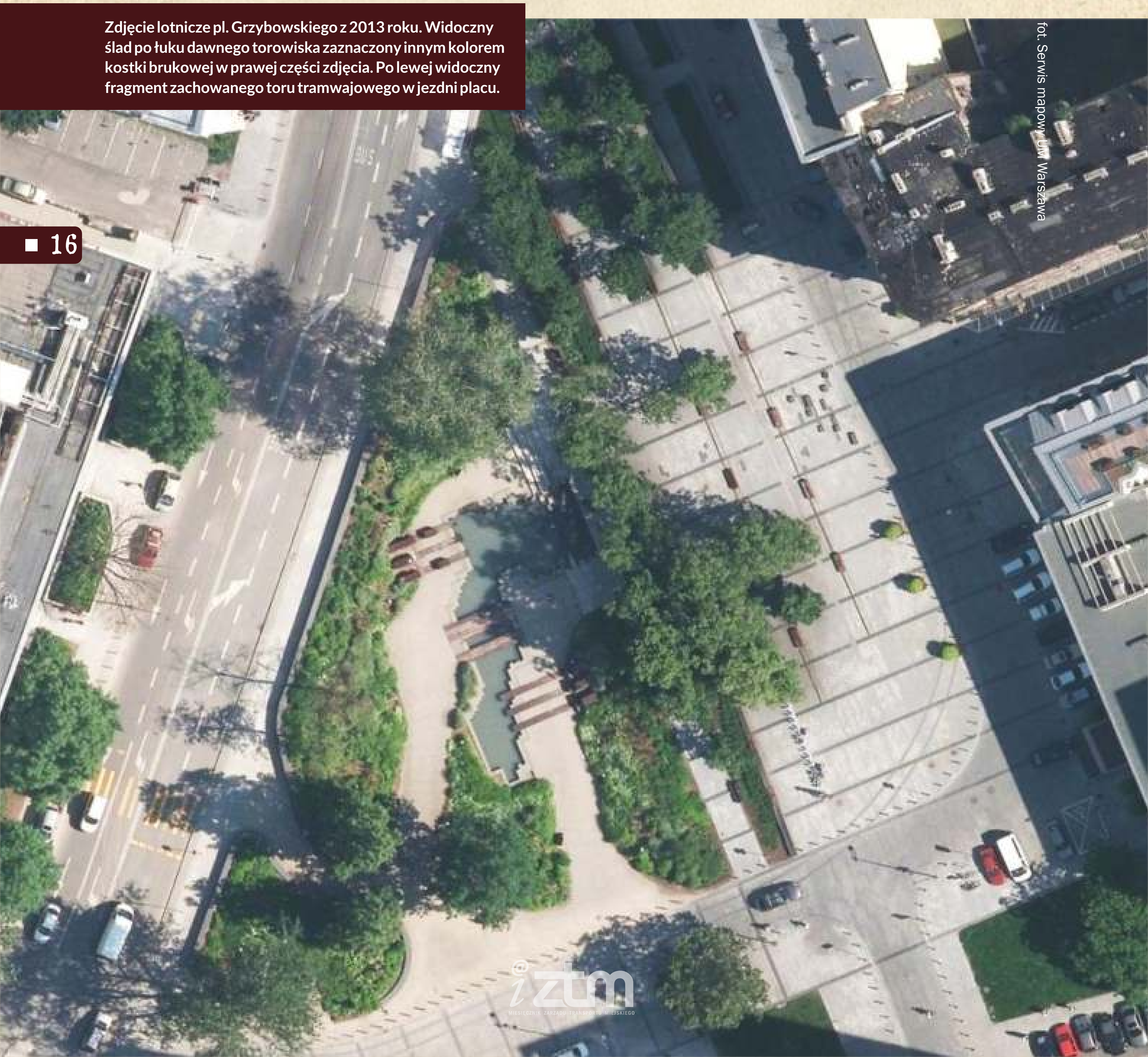
W 2007 roku na placu Grzybowskim pojawiła się instalacja artystyczna Joanny Rajkowskiej o nazwie „Dotleniacz". Sztuczny wzbogacany tlenem staw był, wkomponowanym w trawnik i otoczony przez ławki przeznaczone dla spragnionych widoku wody i świeżego powietrza. Staw znajdował się po środku dawnej pętli tramwajowej. Gdyby tramwaje kursowały na plac do dziś, to odpoczywające przy Dotleniaczu osoby mogłyby dodatkowo wsłuchiwać się w dźwięk skręcających wagonów. W latach 2009-2010 plac Grzybowski został wyremontowany. Po zakończeniu prac m.in. przybyło zieleni, wymieniono oświetlenie, zmieniła się posadzka. To m.in. w tym miejscu nakręcono sceny z filmu „Dzień dobry, kocham cię" z 2014 roku. Kursujące przez plac tramwaje zostały upamiętnione poprzez ułożenie ciemnej kostki w miejscu przebiegu torów. Ostatni oryginalny fragment torowiska tramwajowego w tym miejscu zachował się po środku jezdni, w zachodniej części placu.

Żaden tramwaj już tędy – przynajmniej do czasu następnego remontu – nie pojedzie. ■

tekst: Łukasz Filipczak

opracowano na podst.:
- *J. S. Majewski, 2016, Spacerownik. Warszawa w filmie, Wyd. Agora, Warszawa*
- *J. Sawicki, J. Janiak, D. Walczak, T. Igielski, 1998, Warszawskie tramwaje elektryczne 1908-1998, Wyd. Komunikacja i Łączność, Warszawa*

Zdjęcie lotnicze pl. Grzybowskiego z 2013 roku. Widoczny ślad po łuku dawnego torowiska zaznaczony innym kolorem kostki brukowej w prawej części zdjęcia. Po lewej widoczny fragment zachowanego toru tramwajowego w jezdni placu.



fot. Serwis mapowy UM Warszawa

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO